

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1983 | ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 204

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

(1)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 530

Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της 76/115/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 18ης Δεκεμβρίου 1975, «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών των αναφερομένων στις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας των οχημάτων με κινητήρα».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις: α) της παρ. 1 του άρθρου 4 του Ν. 1338/1983 «εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου» (ΦΕΚ 34/τ. Α'/17.3.83) σε συνδυασμό με εκείνες του άρθρου 2 του Ν. 945/1979 «περί κυρώσεως της συνθήκης Προσχωρήσεως της Ελλάδος εις την Ευρωπαϊκήν Οικονομικήν Κοινότητα και την Ευρωπαϊκήν Κοινότητα Ατομικής Ενεργείας» ως και της συμφωνίας «περί προσχωρήσεως της Ελλάδος εις την Ευρωπαϊκήν Κοινότητα Άνθρακος και Χάλυβος», και β) του άρθρου 3 του Ν. 1104/1980 «περί εκπροσωπήσεως της Ελλάδος στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες, ιδρύσεως Διπλωματικών και Προξενικών Αρχών και ρυθμίσεως άλλων συναφών οργανωτικών θεμάτων» (ΦΕΚ 298/τ. Α'/29.12.80) σε συνδυασμό με την παρ. 1 του άρθρου 3 του Π. Δ/τος 574/1982 «Ανακατανομή των αρμοδιοτήτων των Υπουργείων» (ΦΕΚ 104/τ. Α'/30.8.82).

2. Την 721/1983 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Συγκοινωνιών, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Το διάταγμα αυτό έχει σκοπό τη συμμόρφωση προς τις διατάξεις της 76/115/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 18ης Δεκεμβρίου 1975, που δημοσιεύθηκε στην ελληνική γλώσσα στην επίσημη εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ειδική έκδοση της 31 Δεκεμβρίου 1980, Κατηγορία 13. Βιομηχανική πολιτική, τόμος 003, σελίδα 149).

Άρθρο 2

1. Ως οχήματα για την εφαρμογή του διατάγματος αυτού νοούνται τα οχήματα με κινητήρα που προορίζονται για μεταφορά προσώπων, διαθέτουν όχι περισσότερες των οκτώ (8) θέσεων επιβατών, εκτός από τη θέση του οδηγού, προορίζονται να κυκλοφορούν επί οδών, έχουν τέσσερις (4) τουλάχιστον τροχούς και έχουν από κατασκευής, ταχύτητα που υπερβαίνει τα είκοσι πέντε (25) χιλιόμετρα την ώρα.

2. Το διάταγμα αυτό αφορά στις αγκυρώσεις (σημεία στερεώσεως) των ζωνών ασφαλείας των καθισμάτων των παραπάνω οχημάτων, τα οποία προορίζονται για τους ενήλικους επιβάτες, που κάθονται με μέτωπο προς τα εμπρός.

'Αρθρο 3

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος δεν επιτρέπεται η άρνηση χορήγησης έγκρισης τύπου σύμφωνα με το άρθρο 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με το Ν.614/1977 (ΦΕΚ Α/167/1977) ή έγκρισης ΕΟΚ, ενός οχήματος για λόγους που αφορούν στις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας, αν αυτές ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές των παραρτημάτων Ι, ΙΙΙ και IV.

2. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος δεν επιτρέπεται η άρνηση ή απαγόρευση της πώλησης, της απογραφής και ταξινόμησης, σύμφωνα με το άρθρο 87 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας ή της χορήγησης άδειας Κυκλοφορίας, σύμφωνα με το άρθρο 88 του ίδιου Κώδικα οχημάτων εφόσον ρούνται όλες οι προδιαγραφές των παραρτημάτων Ι, ΙΙΙ και IV που αφορούν στις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας αυτών.

'Αρθρο 4

Η αρμοδία υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών η οποία χορηγεί την κατά το άρθρο 3 παρ. 1 του παρόντος έγκριση οφείλει να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ώστε να ενημερώνεται περί της τυχόν μεταβολής οποιουδήποτε από τα χαρακτηριστικά και τα στοιχεία που αναφέρονται στην παρ. του παραρτήματος Ι του διατάγματος αυτού προκειμένου να κρίνει εάν η μεταβολή αυτή καθιστά αναγκαία τη διενέργεια ελέγχου και δοκιμών επί του οχήματος που τροποποιήθηκε, προς έκδοση (σε καταφατική περίπτωση), νέου πιστοποιητικού και να μην εγκρίνει τη μεταβολή εφόσον από τους σχετικούς ελέγχους διαπιστωθεί ότι, για το τροποποιημένο όχημα δεν πληρούνται όλοι οι όροι των παραρτημάτων του διατάγματος αυτού.

'Αρθρο 5

Προσαρτώνται στο διάταγμα αυτό, σαν αναπόσπαστα μέρη αυτού, τα παραρτήματα της οδηγίας 76/115/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων που έχουν ως εξής:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΟΡΙΣΜΟΙ, ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ, ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ, ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ, ΔΟΚΙΜΕΣ, ΠΙΣΤΟΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ, ΟΔΗΓΙΕΣ

1. ΟΡΙΣΜΟΙ

Κατά τὴν ἔννοια τῆς παρούσης ὁδηγίας νοεῖται:

1.1. Ὡς «*τύπος ὀχήματος*», ὅσον ἀφορᾶ τίς ἀγκυρώσεις τῶν ζωνῶν ἀσφαλείας, τά ὀχήματα τά ὁποῖα δέν παρουσιάζουν μεταξύ τους οὐσιώδεις διαφορές, κυρίως στά ἀκόλουθα σημεῖα:

διαστάσεις, μορφές καί ὑλικά τῶν στοιχείων τῆς δομῆς τοῦ ὀχήματος ἤ τοῦ καθίσματος ἤ τυχόντος ἄλλου τμήματος τοῦ ὀχήματος στό ὁποῖο εἶναι στερεωμένες οἱ ἀγκυρώσεις.

1.2. Ὡς «*ἀγκυρώσεις*», τά τμήματα τῆς δομῆς τοῦ ὀχήματος ἤ τοῦ καθίσματος ἤ ὁποιαδήποτε ἄλλα τμήματα τοῦ ὀχήματος στά ὁποῖα πρέπει νά στερεώνονται οἱ ζῶνες ἀσφαλείας.

1.3. Ὡς «*ζώνη ἀσφαλείας*» ἤ «*ζώνη*», ἕνα σύνολο ἱμάντων μέ πόρπη κλεισίματος, μηχανισμούς ρυθμίσεως καί ἐξαρτήματα στερεώσεως, τό ὁποῖο δύναται νά ἀγκυρωθεῖ στό ἐσωτερικό ἑνός ὀχήματος καί τό ὁποῖο ἔχει σχεδιασθεῖ κατά τρόπον ὥστε νά μειώνει τόν κίνδυνο τραυματισμοῦ τοῦ ἀτόμου πού τό χρησιμοποιεῖ σέ περίπτωση συγκρούσεως ἤ ἀπότομης ἐπιβραδύνσεως τοῦ ὀχήματος, περιορίζοντας τίς δυνατότητες κινήσεως τοῦ σώματος τοῦ ἀτόμου αὐτοῦ. Τό σύνολο αὐτό ὁρίζεται κατά γενικόν τρόπο ὡς «*σύνολο*». Ὁ ὅρος αὐτός περικλείει ἐπίσης κάθε μηχανισμό ἀπορροφήσεως ἐνεργείας ἤ συσπειρώσεως τῆς ζώνης.

1.4. Ὡς «*ὁδηγός ἱμάντος*», ἕνας μηχανισμός πού τροποποιεῖ τή θέση τοῦ ἱμάντος συναρτήσει τῆς θέσεως τοῦ φέροντος τή ζώνη ἀσφαλείας.

1.5. Ὡς «*πραγματική ἀγκύρωση*», τό σημεῖο πού χρησιμοποιεῖται γιά τόν προσδιορισμό τῆς γωνίας κάθε τμήματος τῆς ζώνης ἀσφαλείας σέ σχέση μέ τόν φέροντα ὅπως προβλέπεται στό σημεῖο 4.4, δηλαδή τό σημεῖο ὅπου θά ἔπρεπε νά εἶναι δεμένος ἕνας ἱμάντας γιά νά δίνει τήν ἴδια θέση μέ ἐκείνη ἡ ὁποία προβλέπεται ὅταν ἡ ζώνη εἶναι σέ χρήση. Τό σημεῖο αὐτό μπορεῖ νά εἶναι ἤ ὄχι ἡ πραγματική ἀγκύρωση σύμφωνα μέ τό εἶδος τῆς ζώνης καί μέ τόν τρόπο πού εἶνει στερεωμένη σ' αὐτό.

1.5.1. Στήν περίπτωση κατά τήν ὁποία μία ζώνη ἀσφαλείας περιλαμβάνει ἕνα ἄκαμπτο τμῆμα πού εἶναι στερεωμένο στήν κάτω ἀγκύρωση καί τό ὁποῖο εἶναι εἴτε σταθερό εἴτε ἐλεύθερο νά περιστρέφεται, ἡ πραγματική ἀγκύρωση γιά ὅλες τίς θέσεις ρυθμίσεως τοῦ καθίσματος εἶναι τό σημεῖο ὅπου ὁ ἱμάντας στερεώνεται σ' αὐτό τό στερεό τμῆμα.

1.5.2. Ὅταν ἕνας ὁδηγός ἱμάντος χρησιμοποιεῖται ἐπί τῆς δομῆς τοῦ ὀχήματος ἤ τοῦ καθίσματος, τό ἐνδιάμεσο σημεῖο τοῦ ὁδηγοῦ ἱμάντος στό σημεῖο στό ὁποῖο ὁ ἱμάντας παύει νά τόν ἀκολουθεῖ ἀπό τήν πλευρά τοῦ φέροντος τή ζώνη θά θεωρηθεῖ σάν πραγματική ἀγκύρωση. Ἡ εὐθυγράμμιση τῆς ζώνης μεταξύ τῆς πραγματικῆς ἀγκυρώσεως καί τοῦ φέροντος πρέπει νά τηρηθεῖ.

1.5.3. Ἄν ἡ ζώνη περνᾶ κατευθεῖαν ἀπό τόν φέροντα σέ ἕνα συσπειρωτήρα στερεωμένον στή δομή τοῦ ὀχήματος ἤ στή δομή τοῦ καθίσματος χωρίς τήν ἐπέμβαση ἑνός ὁδηγοῦ ἱμάντος, ἡ πραγματική ἀγκύρωση θά θεωρηθεῖ ὡς ἡ τομή τοῦ ἄξονος τοῦ κυλίνδρου ἐναποθηκεύσεως μέ τό διάμεσο ἐπίπεδο τοῦ ἱμάντος πάνω στόν κύλινδρο.

1.6. Ὡς *«κάθισμα»*, μία δομή ἡ ὁποία ἀποτελεῖ ἤ ὄχι ἐνσωματωμένο τμῆμα τῆς δομῆς τοῦ ὀχήματος, περιλαμβανομένης τῆς ἐπενδύσεώς του, καί ἡ ὁποία προσφέρει μία θέση καθημένου γιά ἕναν ἐνήλικο. Ὁ ὅρος προσδιορίζει ἕνα ἀτομικό κάθισμα ὅσο καί τό τμῆμα ἑνός πάγκου τό ὁποῖο ἀντιστοιχεῖ σέ μία θέση καθημένου.

1.7. Ὡς *«πάγκος»*, μία πλήρης δομή μέ τήν ἐπένδυσή της, ἡ ὁποία παρέχει τουλάχιστον δύο θέσεις καθημένων γιά ἐνήλικες ἐπιβάτες.

1.8. Ὡς *«ὁμάδα καθισμάτων»*, εἴτε ἕνα κάθισμα τοῦ τύπου πάγκος εἴτε κεχωρισμένα καθίσματα ἀλλά τοποθετημένα τό ἕνα δίπλα στό ἄλλο (δηλαδή στερεωμένα μέ τρόπον ὥστε οἱ ἐμπρόσθιες ἀγκυρώσεις ἑνός ἀπό τά καθίσματα νά εἶναι εὐθυγραμμισμένες μέ τίς ἐμπρόσθιες ἤ ὀπίσθιες ἀγκυρώσεις ἑνός ἄλλου καθίσματος, ἤ νά εὑρίσκονται μεταξύ τῶν ἀγκυρώσεων τοῦ δευτέρου) καί τά ὁποῖα παρέχουν μία ἤ περισσότερες θέσεις καθημένων γιά ἐνήλικες.

1.9. Ὡς *«πτυσσόμενο κάθισμα»*, ἕνα βοηθητικό κάθισμα προορισμένο γιά περιστασιακή χρήση καί τό ὁποῖο εὑρίσκεται κανονικά ἐν συμπτύξει.

1.10. Ὡς *«τύπος καθίσματος»*, μία κατηγορία καθισμάτων τά ὁποῖα δέν παρουσιάζουν μεταξύ τους διαφορές σέ οὐσιώδη σημεῖα, ὅπως:

1.10.1. σχῆμα καί διαστάσεις τῆς δομῆς τοῦ καθίσματος καί τῶν ὑλικῶν ἀπό τά ὁποῖα ἀποτελεῖται·

1.10.2. τύπος καί διαστάσεις τῶν συστημάτων ρυθμίσεως καί ὅλων τῶν συστημάτων ἀσφαλίσεως·

1.10.3. τύπος καί διαστάσεις τῶν ἀγκυρώσεων τῆς ζώνης ἐπί τοῦ καθίσματος, τῆς ἀγκυρώσεως τοῦ καθίσματος καί τῶν τμημάτων πού ἐξαρτῶνται ἀπό τή δομή τοῦ ὀχήματος.

1.11. Ὡς *«ἀγκύρωση τοῦ καθίσματος»*, τό σύστημα στερεώσεως τοῦ συνόλου τοῦ καθίσματος στή δομή τοῦ ὀχήματος, περιλαμβανομένων τῶν σημείων τά ὁποῖα ἐξαρτῶνται ἀπό τή δομή τοῦ ὀχήματος.

1.12. Ὡς *«σύστημα ρυθμίσεως»*, ὁ μηχανισμός πού ἐπιτρέπει τή ρύθμιση τοῦ καθίσματος ἤ τῶν τμημάτων του γιά μία καθήμενη θέση τοῦ ἐπιβάτη προσαρμοσμένη στή μορφολογία του. Αὐτός ὁ μηχανισμός ρυθμίσεως δύναται ἰδίως νά ἐπιτρέπει:

1.12.1. μία μετατόπιση κατά τό μῆκος·

1.12.2. μία μετατόπιση κατά τό ὕψος·

1.12.3. μία γωνιακή μετατόπιση.

1.13. Ὡς *«σύστημα μετατοπίσεως»*, ἕνας μηχανισμός πού ἐπιτρέπει μία γωνιακή ἤ κατά μῆκος μετατόπιση, χωρίς σταθερή ἐνδιάμεση θέση, τοῦ καθίσματος ἤ ἑνός τῶν τμημάτων του, γιά νά διευκολύνει τήν πρόσβαση τῶν ἐπιβατῶν,

1.14. Ὡς *«σύστημα ἀσφαλίσεως»*, ἕνας μηχανισμός ὁ ὁποῖος ἐξασφαλίζει, σέ κάθε θέση χρήσεως, τή συγκράτηση τοῦ καθίσματος καί τῶν τμημάτων του καί πού περιλαμβάνει μηχανισμούς γιά τήν ἀσφάλιση τυο ἐρεισινώτου σέ σχέση μέ τό κάθισμα καί τοῦ καθίσματος σέ σχέση μέ τό ὄχημα.

2. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ

2.1. Ἡ αἴτηση ἐγκρίσεως ΕΟΚ ἑνός τύπου ὀχήματος ὅσον ἀφορᾶ τίς ἀγκυρώσεις τῶν ζωνῶν ἀσφαλείας ὑποβάλλεται ἀπό τόν κατασκευαστή ἤ τόν ἐντολοδόχο του.

2.2. Συνοδεύεται ἀπό τά ἀκόλουθα στοιχεῖα εἰς τριπλοῦν καί ἀπό τίς ἀκόλουθες ἐνδείξεις:

2.2.1. σχέδια τοῦ συνόλου τῆς δομῆς τοῦ ὀχήματος σέ κατάλληλη κλίμακα, τά ὁποῖα νά ὑποδεικνύουν τή θέση τῶν ἀγκυρώσεων καί λεπτομερή σχέδια τῶν ἀγκυρώσεων καί τῆς δομῆς ἐπί τῆς ὁποίας εἶναι συνδεδεμένα·

2.2.2. ἔνδειξη τῆς φύσεως τῶν ὑλικῶν τά ὁποῖα μποροῦν νά ἐπιδράσουν στήν ἀντοχή τῶν ἀγκυρώσεων·

2.2.3. τεχνική περιγραφή τῶν ἀγκυρώσεων·

2.2.4. για τίς ἀγκυρώσεις πού εἶναι στερεωμένες στή δομή τοῦ καθίσματος, λεπτομερή περιγραφή τοῦ τύπου ὀχήματος ὅσον ἀφορᾶ τήν κατασκευή τῶν καθισμάτων, τῶν ἀγκυρώσεών τους καί τῶν συστημάτων ρυθμίσεως καί ἀσφαλίσεώς τους;

2.2.5. σχέδια τῶν καθισμάτων, τῆς ἀγκυρώσεώς τους ἐπί τοῦ ὀχήματος καί τῶν συστημάτων ρυθμίσεως καί ἀσφαλίσεώς τους, σέ κατάλληλη κλίμακα καί ἐπαρκῶς λεπτομερή.

2.3. Ὁ κατασκευαστής πρέπει νά ὑποβάλει στήν ἐπιφορτισμένη μέ τίς δοκιμές ἐγκρίσεως τεχνική ὑπηρεσία εἴτε ἕνα ὄχημα ἀντιπροσωπευτικό τοῦ πρός ἔγκριση τύπου ὀχήματος εἴτε τά τμήματα τοῦ ὀχήματος τά ὁποῖα θεωροῦνται οὐσιώδη γιά τίς δοκιμές τῶν στηριγμάτων ἀπό τήν τεχνική ὑπηρεσία.

3. ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ

3.1. Στό δελτίο ἐγκρίσεως ΕΟΚ ἐπισυνάπτεται ἕνα δελτίο σύμφωνο μέ τό ὑπόδειγμα τό ὁποῖο ἐμφαίνεται στό παράρτημα II.

4. ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ

4.1. **Χαρακτηρισμοί** (βλέπε παράρτημα III)

4.1.1. Τό σημεῖο H εἶναι ἕνα σημεῖο ἀναφορᾶς τό ὁποῖο προσδιορίζεται σύμφωνα μέ τή διαδικασία ἡ ὁποία ὑποδεικνύεται στό παράρτημα IV τῆς ὁδηγίας 74/60/ΕΟΚ.

4.1.2. Ἡ γραμμή ἀναφορᾶς εἶναι μία εὐθεία ἡ ὁποία διέρχεται ἀπό τό σημεῖο ἀρθρώσεως τῆς κνήμης στή λεκάνη καί ἀπό τό σημεῖο ἀρθρώσεως τοῦ λαιμοῦ στό θώρακα τοῦ ἀνδρεικέλου τό ὁποῖο ἀναπαριστᾶται στήν εἰκόνα 2 τοῦ παραρτήματος IV τῆς ὁδηγίας 74/60/ΕΟΚ καί τό ὁποῖο ἀντιπροσωπεύει ἕναν ἄρρενα ἐνήλικο ἀντιπροσωπευτικόν τοῦ 51 % τοῦ πληθυσμοῦ.

4.1.3. Τά σημεῖα L_1 καί L_2 εἶναι οἱ κατώτερες πραγματικές ἀγκυρώσεις.

4.1.4. Τό σημεῖο C εἶναι ἕνα σημεῖο τό ὁποῖο εὑρίσκεται 450 μμ πάνω ἀπό τό σημεῖο H καί στήν κατακόρυφό του.

4.1.5. Οἱ γωνίες $α_1$ καί $α_2$ εἶναι ἀντιστοίχως οἱ γωνίες οἱ ὁποῖες σχηματίζονται ἀπό ἕνα ὁριζόντιο ἐπίπεδο καί τά ἐπίπεδα τά κάθετα στό διάμηκες στό μέσο τοῦ ὀχήματος ἐπίπεδο καί οἱ ὁποῖες διέρχονται ἀπό τό σημεῖο H καί τά σημεῖα L_1 καί L_2.

4.1.6. S εἶναι ἡ ἀπόσταση σέ χιλιοστόμετρα ἡ ὁποία χωρίζει τήν ἄνω πραγματική ἀγκύρωση ἀπό ἕνα ἐπίπεδο ἀναφορᾶς P παράλληλο στό διάμηκες στό μέσο τοῦ ὀχήματος ἐπίπεδο καί τό ὁποῖο ὁρίζεται μέ τόν ἀκόλουθο τρόπο:

4.1.6.1. ἄν ἡ θέση καθημένου καθορίζεται σαφῶς ἀπό τό σχῆμα τοῦ καθίσματος, τό ἐπίπεδο P θά εἶναι τό διάμεσο ἐπίπεδο τοῦ καθίσματος αὐτοῦ·

4.1.6.2. ἄν δέν ὑπάρχει σαφής καθορισμός τῆς θέσεως καθημένου:

4.1.6.2.1. τό σχετικό μέ τόν ὁδηγό ἐπίπεδο P θά εἶναι αὐτό τό ὁποῖο εἶναι παράλληλο στό διάμηκες στό μέσο τοῦ ὀχήματος ἐπίπεδο καί τό ὁποῖο διέρχεται κατακορύφως ἀπό τό κέντρο τοῦ πηδαλίου, ἐνῶ αὐτό εὑρίσκεται στή μεσαία θέση του, ἄν εἶναι ρυθμιζόμενο·

4.1.6.2.2. τό ἐπίπεδο P τό σχετικό μέ τόν ἐμπρόσθιο ἐπιβάτη καθήμενον πρός τήν ἐξωτερική πλευρά θά εἶναι συμμετρικό πρός ἐκεῖνο τό σχετικό μέ τόν ὁδηγό·

4.1.6.2.3. τό ἐπίπεδο P τό σχετικό μέ ἕναν ὀπίσθιο ἐπιβάτη καθήμενον πρός τήν ἐξωτερική πλευρά θά εἶναι ἐκεῖνο τό ὁποῖο καθορίζεται ἀπό τόν κατασκευαστή ὑπό τόν ὅρο ὅτι τηροῦνται τά ἀκόλουθα ὅρια γιά τήν ἀπόσταση A μεταξύ τοῦ διαμήκους στό μέσο τοῦ ὀχήματος ἐπιπέδου καί τοῦ ἐπιπέδου P:

$A \geq 200$ μμ ἄν ὁ πάγκος προβλέπεται ἀπό τόν κατασκευαστή γιά 2 ἐπιβάτες μόνο,

$A \geq 300$ μμ ἄν ὁ πάγκος προβλέπεται γιά 2 ἤ 3 ἐπιβάτες.

4.2. Γενικές ἐξειδικεύσεις

4.2.1. Οἱ ἀγκυρώσεις πρέπει νά ἔχουν σχεδιασθεῖ, κατασκευαστεῖ καί τοποθετηθεῖ κατά τρόπον ὥστε:

4.2.1.1. νά ἐπιτρέπουν τήν ἐγκατάσταση τῆς κατάλληλης ζώνης ἀσφαλείας. Οἱ ἀγκυρώσεις τῶν ἐμπροσθίων πλευρικῶν θέσεων πρέπει νά ἐπιτρέπουν τήν ἐγκατάσταση ζωνῶν ἀσφαλείας οἱ ὁποῖες περιλαμβάνουν ἕνα συσπειρωτήρα καί ἄξονα μεταδόσεως ἐπί τοῦ ὀρθοστάτη, λαμβανομένων ὑπόψη ἰδίως τῶν χαρακτηριστικῶν ἀντοχῆς τῶν ἀγκυρώσεων, ἐκτός ἄν ὁ κατασκευαστής παρέχει τό ὄχημα μέ ἄλλους τύπους ζωνῶν οἱ ὁποῖες περιλαμβάνουν συσπειρωτῆρες. Ἄν οἱ ἀγκυρώσεις δέν ταιριάζουν παρά σέ ὡρισμένους τύπους ζωνῶν, τό εἶδος τους πρέπει νά ὑποδεικνύεται στό δελτίο πού ἀναφέρεται στό σημεῖο 3.1·

4.2.1.2. νά μειώνουν στό ἐλάχιστο τόν κίνδυνο ὀλισθήσεως τῆς ζώνης ὅταν φέρεται ὀρθῶς·

4.2.1.3. νά μειώνουν στό ἐλάχιστο τόν κίνδυνο φθορᾶς τοῦ ἱμάντος ἀπό τήν ἐπαφή του μέ τά ἄκαμπτα αἰχμηρά τμήματα τῆς δομῆς τοῦ ὀχήματος ἤ τοῦ καθίσματος.

4.2.2. Ὅταν πρόκειται γιά ἀγκυρώσεις πού λαμβάνουν διαφορετικές θέσεις γιά νά ἐπιτρέψουν στά ἄτομα νά εἰσέλθουν στό ὄχημα καί νά συγκρατήσουν τούς ἐπιβάτες σέ περίπτωση προσκρούσεως, οἱ ἐξειδικεύσεις τῆς παρούσας ὁδηγίας πρέπει νά ἐφαρμόζονται στίς ἀγκυρώσεις στή θέση πραγματικῆς συγκρατήσεως.

4.3. **Ἐλάχιστος ἀριθμός προβλεπομένων ἀγκυρώσεων**

4.3.1. Γιά τίς ἐμπρόσθιες θέσεις πρέπει νά προβλέπονται δύο κάτω καί μία ἄνω ἀγκυρώσεις.

4.3.1.1. Γιά τίς ἐμπρόσθιες κεντρικές θέσεις, δύο κάτω ἀγκυρώσεις θεωροῦνται ἐπαρκεῖς ὅταν τό ἀλεξίνεμο βρίσκεται ἔξω ἀπό τή ζώνη ἀναφορᾶς ἡ ὁποία ὁρίζεται στό παράρτημα II τῆς ὁδηγίας 74/60/ΕΟΚ. Ὅσον ἀφορᾶ τίς ἀγκυρώσεις, τό ἀλεξίνεμο θεωρεῖται ὅτι ἀποτελεῖ τμῆμα τῆς ζώνης ἀναφορᾶς ὅταν δύναται νά ἔλθει σέ στατική ἐπαφή μέ τό μηχανισμό δοκιμῆς συμφώνως μέ τή μέθοδο ἡ ὁποία περιγράφεται στό παράρτημα αὐτό.

4.3.1.2. Κατά παρέκκλιση τῶν σημείων 4.3.1 καί 4.3.1.1. καί ἕως τήν 1η Ἰανουαρίου 1979, κάθε κεντρική θέση δύναται νά μήν ἐφοδιάζεται παρά μόνο μέ δύο κάτω ἀγκυρώσεις.

4.3.2. Γιά τίς ὀπίσθιες πλευρικές θέσεις, πρέπει νά προβλέπονται δύο κάτω ἀγκυρώσεις καί μία ἄνω ἀγκύρωση, ἀλλά ὅταν δέν εἶναι δυνατόν νά προσαρμοσθεῖ καμία ἄνω ἀγκύρωση, παραδείγματος χάριν σέ ὁρισμένα ὀχήματα μέ πτυσσόμενη ἤ ἀποκαλυπτόμενη σκεπή, δύο κάτω ἀγκυρώσεις εἶναι δεκτές.

4.3.3. Γιά ὅλες τίς ἄλλες θέσεις, ἐκτός τῶν πτυσσόμενων καθισμάτων, πρέπει νά ὑπάρχουν δύο κάτω ἀγκυρώσεις.

4.3.4. Γιά τά πτυσσόμενα καθίσματα δέν προδιαγράφονται ἀγκυρώσεις. Πάντως ἄν τό ὄχημα ἔχει ἀγκυρώσεις γιά τέτοια καθίσματα, οἱ ἐν λόγῳ ἀγκυρώσεις πρέπει νά πληροῦν τίς διατάξεις τῆς παρούσας ὁδηγίας.

4.4. **Θέση τῶν ἀγκυρώσεων ζώνης**

4.4.1. Ἡ θέση τῆς ἀγκυρώσεως ἡ ὁποία προβλέπεται στό σημεῖο 4.3 πρέπει νά πληροῖ τίς ἀκόλουθες ἀπαιτήσεις:

4.4.2. *Γενικότητες*

4.4.2.1. Οἱ ἀγκυρώσεις μιᾶς καί τῆς αὐτῆς ζώνης δύνανται νά διευθετηθοῦν ὅλες μέσα στή δομή τοῦ ὀχήματος ἤ τοῦ καθίσματος, ἤ σέ ὁποιοδήποτε ἄλλο τμῆμα τοῦ ὀχήματος, ἤ νά κατανεμηθοῦν μεταξύ τῶν θέσεων αὐτῶν.

4.4.2.2. Ἡ αὐτή ἀγκύρωση δύναται νά δεχθεῖ τά ἄκρα δύο προκειμένων ζωνῶν, μέ τόν ὅρο νά πληροῦνται οἱ σχετικές προδιαγραφές δοκιμῶν.

4.4.2.3. Γιά τούς πάγκους οἱ ὁποῖοι εἶναι ἐφοδιασμένοι μέ ἀγκυρώσεις γιά τουλάχιστον δύο θέσεις καθημένων, οἱ κάτω ἀγκυρώσεις πρέπει ὅλες εἴτε νά ἀποτελοῦν ἀναπόσπαστο τμῆμα τοῦ καθίσματος εἴτε νά εἶναι διευθετημένες ἐντός τῆς δομῆς τοῦ καθίσματος. Ἡ ἴδια προδιαγραφή ἔχει ἐφαρμογή στίς ἄνω ἀγκυρώσεις.

4.4.3. *Θέση τῶν κάτω πραγματικῶν ἀγκυρώσεων*

4.4.3.1. Οἱ γωνίες a_1 καί a_2 πρέπει νά εὑρίσκονται μεταξύ 30 καί 80 μοιρῶν σέ ὅλες τίς κανονικές θέσεις ὁδηγήσεως τοῦ καθίσματος. Στήν περίπτωση κατά τήν ὁποία, ὅσον ἀφορᾶ τά ἐμπρόσθια καθίσματα, δέν ὑπάρχει ρύθμιση τοῦ καθίσματος, ἤ στήν περίπτωση κατά τήν ὁποία οἱ ἀγκυρώσεις εἶναι τοποθετημένες πάνω στό ἴδιο τό κάθισμα, οἱ γωνίες a_1 καί a_2 πρέπει νά εἶναι 60 ± 10 μοῖρες.

4.4.3.2. Στήν περίπτωση τῶν ὀπισθίων καθισμάτων, οἱ γωνίες a_1 καί a_2 δύνανται νά εἶναι μικρότερες ἀπό τό ἐλάχιστο, πού ἐξειδικεύεται στό σημεῖο 4.4.3.1, μέ τόν ὅρο νά μήν εἶναι μικρότερες τῶν 20 μοιρῶν.

4.4.3.3. Ἡ ἀπόσταση μεταξύ τῶν δύο κατακόρυφων ἐπιπέδων, παραλλήλων πρός τό διάμηκες στό μέσο τοῦ ὀχήματος ἐπίπεδο, τά ὁποῖα διέρχονται ἀπό καθεμία ἀπό τίς κάτω πραγματικές ἀγκυρώσεις L_1 καί L_2 τῆς αὐτῆς ζώνης, δέν πρέπει νά εἶναι μικρότερη τῶν 350 μμ.

Τά σημεῖα L_1 καί L_2 πρέπει νά εὑρίσκονται ἑκατέρωθεν τοῦ διαμήκους στό μέσο τοῦ καθίσματος ἐπίπεδο καί σέ ἀπόσταση τουλάχιστον 120 μμ ἀπό τό τελευταῖο.

4.4.4. *Θέση τῶν ἄνω πραγματικῶν ἀγκυρώσεων*

4.4.4.1. Ὅταν χρησιμοποιεῖται ἕνας ὁδηγός ἱμάντος ἤ ἕνας ἀνάλογος μηχανισμός πού ἐπηρεάζει τή θέση τῆς ἄνω πραγματικῆς ἀγκυρώσεως, αὐτή θά προσδιορισθεῖ συμβατικῶς θεωρουμένης τῆς θέσεως τῆς ἀγκυρώσεως, ὅταν ἡ κεντρική διαμήκης γραμμή τοῦ ἱμάντος διέρχεται ἀπό τό σημεῖο J τό ὁποῖο ὁρίζεται ἐκ τοῦ σημείου H, μέ τά τρία ἀκόλουθα διαδοχικά εὐθύγραμμα τμήματα:

HZ: τμῆμα τῆς γραμμῆς ἀναφορᾶς μετρούμενο ἐκ τοῦ σημείου H πρός τά ἄνω καί μήκους 530 μμ·

ZX: τμῆμα κάθετο πρός τό διάμηκες στό μέσο τοῦ ὀχήματος ἐπίπεδο μετρούμενο ἐκ τοῦ σημείου Z πρός τήν πλευρά τῆς ἀγκυρώσεως καί μήκους 120 μμ·

XJ: τμῆμα κάθετο πρός τό ἐπίπεδο τό ὁποῖο ὁρίζεται ἀπό τά τμήματα HZ καί ZX μετρούμενο ἐκ τοῦ σημείου X πρός τά ἐμπρός καί μήκους 60 μμ.

4.4.4.2. Ἄν εὑρίσκεται ὄπισθεν ἑνός ἐπιπέδου καθέτου πρός τό διάμηκες στό μέσο τοῦ καθίσματος ἐπίπεδο καί διερχομένου ἐκ τῆς γραμμῆς ἀναφορᾶς, ἡ ἄνω πραγματική ἀγκύρωση πρέπει νά εὑρίσκεται κάτωθεν τοῦ ἐπιπέδου FN τό ὁποῖο εἶναι κάθετο πρός τό διάμηκες στό μέσο τοῦ καθίσματος ἐπίπεδο καί τό ὁποῖο σχηματίζει γωνία 65 μοιρῶν μέ τή γραμμή ἀναφορᾶς. Γιά τά ὀπίσθια καθίσματα, ἡ γωνία αὐτή δύναται νά περιορισθεῖ σέ 60 μοῖρες. Τό ἐπίπεδο FN τοποθετεῖται μέ τρόπον ὥστε νά τέμνει τή γραμμή ἀναφορᾶς σέ ἕνα σημεῖο D τέτοιο ὥστε DH = 315 μμ + 1,6 S.

Ἄν εὑρίσκεται ἐπί ἤ ἔμπροσθεν ἑνός ἐπιπέδου καθέτου πρός τό διάμηκες στό μέσο τοῦ καθίσματος ἐπίπεδο καί διερχομένου ἀπό τή γραμμή ἀναφορᾶς, ἡ ἄνω πραγματική ἀγκύρωση πρέπει νά εὑρίσκεται κάτω ἀπό τό ἐπίπεδο F_1N_1 τό ὁποῖο εἶναι κάθετο στό διάμηκες στό μέσο τοῦ καθίσματος ἐπίπεδο καί τό ὁποῖο σχηματίζει γωνία 65 μοιρῶν μέ τή γραμμή ἀναφορᾶς. Γιά τά ὀπίσθια καθίσματα, ἡ γωνία αὐτή δύναται νά περιορισθεῖ σέ 60 μοῖρες. Τό ἐπίπεδο F_1N_1 τοποθετεῖται μέ τρόπον ὥστε νά τέμνει τή γραμμή ἀναφορᾶς σέ ἕνα σημεῖο D′ τέτοιο ὥστε D′H = 315 μμ + 1,8 S.

4.4.4.3. Ἄν εὑρίσκεται ὄπισθεν ἑνός ἐπιπέδου καθέτου πρός τό διάμηκες στό μέσο τοῦ καθίσματος ἐπίπεδο καί διερχομένου ἀπό τή γραμμή ἀναφορᾶς, ἡ ἄνω πραγματική ἀγκύρωση πρέπει νά εὑρίσκεται ὄπισθεν τοῦ ἐπιπέδου FK τοῦ καθέτου πρός τό διάμηκες στό μέσο τοῦ καθίσματος ἐπίπεδο καί τό ὁποῖο τέμνει τή γραμμή ἀναφορᾶς ὑπό γωνία 120 μοιρῶν σέ ἕνα σημεῖο B τέτοιο ὥστε BH = 260 μμ + 1,2 S.

Ἄν εὑρίσκεται ἐπί ἤ ἔμπροσθεν ἑνός ἐπιπέδου καθέτου πρός τό διάμηκες στό μέσο τοῦ καθίσματος ἐπίπεδο καί διερχομένου ἀπό τή γραμμή ἀναφορᾶς, ἡ ἄνω πραγματική ἀγκύρωση πρέπει νά εὑρίσκεται ὄπισθεν τοῦ ἐπιπέδου F_1K_1 τοῦ καθέτου πρός τό διάμηκες στό μέσο τοῦ καθίσματος ἐπίπεδο καί τέμνοντος τή γραμμή ἀναφορᾶς ὑπό γωνία 120 μοιρῶν σέ ἕνα σημεῖο B′ τέτοιο ὥστε B′H = 260 μμ + S.

4.4.4.4. Ἡ τιμή τοῦ S δέν πρέπει νά εἶναι μικρότερη ἀπό 140 μμ.

4.4.4.5. Ἡ ἄνω πραγματική ἀγκύρωση πρέπει νά εἶναι τοποθετημένη ὄπισθεν ἑνός κατακορύφου ἐπιπέδου καθέτου πρός τό διάμηκες στό μέσο τοῦ ὀχήματος ἐπίπεδο καί διερχομένου ἀπό τό σημεῖο H ὅπως ὑποδεικνύεται στό *παράρτημα III*.

4.4.4.6. Ἡ ἄνω πραγματική ἀγκύρωση πρέπει νά εὑρίσκεται ἄνωθεν τοῦ ὁριζοντίου ἐπιπέδου τό ὁποῖο διέρχεται ἀπό τό σημεῖο C.

4.4.4.7. Κατά παρέκκλιση τῆς προδιαγραφῆς τοῦ σημείου 4.4.4.6 καί μέχρι τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1979, ἡ ἄνω πραγματική ἀγκύρωση δύναται νά διευθετεῖται ἐντός τῆς ζώνης πού περιέχεται μεταξύ τοῦ ὁριζοντίου ἐπιπέδου CY καί τοῦ ἐπιπέδου CM καθέτου πρός τό διάμηκες στό μέσο τοῦ ὀχήματος ἐπίπεδο, καί τό ὁποῖο σχηματίζει γωνία 20 μοιρῶν μέ τό ἐπίπεδο CY, ἄν τό εἶδος τοῦ ὀχήματος δέν ἐπιτρέπει τήν τοποθέτηση τῆς ἀγκυρώσεως αὐτῆς ἄνωθεν τοῦ ἐπιπέδου CY. Τό ὕψος τοῦ ἐρεισινώτου τοῦ καθίσματος δέν πρέπει νά εἶναι κατώτερο τοῦ ὕψους τοῦ ὁριζοντίου ἐπιπέδου πού διέρχεται ἀπό τό σημεῖο C, καί πρέπει νά προβλέπεται ἕνας μηχανισμός συγκρατήσεως ὁ ὁποῖος νά ἐμποδίζει τόν ἱμάντα νά ὀλισθαίνει ἀπό τόν ὦμο.

Ὅταν ἡ δοκιμή πραγματοποιεῖται συμφώνως πρός τίς προδιαγραφές τοῦ σημείου 5, τό σημεῖο στηρίξεως τοῦ ἱμάντος ἐπί τοῦ ἐρεισινώτου πρέπει νά παραμένει ἄνωθεν τοῦ ἐπιπέδου CM.

4.5. **Διαστάσεις τῶν ἑλικοτομημένων ὀπῶν τῆς ἀγκυρώσεως**

4.5.1. Ἡ ἀγκύρωση πρέπει νά παρουσιάζει ἑλικοτομημένη ὀπή τῶν 11,11 μμ (7/16) 20 UNF 2B.

5. ΔΟΚΙΜΕΣ

5.1. **Γενικότητες**

5.1.1. Μέ τήν ἐπιφύλαξη τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ σημείου 5.2 καί σύμφωνα μέ τήν αἴτηση τοῦ κατασκευαστῆ:

5.1.1.1. Οἱ δοκιμές δύνανται νά ἀφοροῦν εἴτε τή δομή τοῦ ὀχήματος εἴτε ἕνα τελείως ἕτοιμο ὄχημα.

5.1.1.2. Τά παράθυρα καί οἱ θύρες μπορεῖ νά εἶναι τοποθετημένα ἤ ὄχι, καί νά εἶναι κλειστά ἤ ἀνοικτά.

5.1.1.3. Κάθε στοιχεῖο πού προβλέπεται στόν τύπο τοῦ ὀχήματος, ἱκανό νά συντελέσει στή ἀκαμψία τῆς δομῆς τοῦ ὀχήματος, μπορεῖ νά εἶναι τοποθετημένο.

5.1.2. Τά καθίσματα πρέπει νά εἶναι ἐγκατεστημένα καί τοποθετημένα στή θέση ὁδηγήσεως ἤ χρήσεως τήν ὁποία ἐπιλέγει ἡ ἐπιφορτισμένη μέ τίς δοκιμές τεχνική ὑπηρεσία ὡς τήν πλέον μειονεκτική ἀπό ἀπόψεως ἀντιστάσεως. Ἡ θέση τῶν καθισμάτων πρέπει νά ἀναφέρεται στό πρακτικό. Ἡ γωνία τοῦ ἐρεισινώτου σέ σχέση μέ τό ὁριζόντιο τμῆμα τοῦ καθίσματος, ἄν ρυθμίζεται, πρέπει νά προσδιορισθεῖ ὅπως ἐξειδικεύεται στό σημεῖο 2.2 τοῦ παραρτήματος IV τῆς ὁδηγίας 74/60/ΕΟΚ.

5.2. **Σταθεροποίηση τοῦ ὀχήματος**

5.2.1. Ἡ μέθοδος ἡ ὁποία χρησιμοποιεῖται γιά τή σταθεροποίηση τοῦ ὀχήματος κατά τή δοκιμή δέν πρέπει νά ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα τήν ἐνίσχυση τῶν ἀγκυρώσεων ἤ τῶν περιοχῶν ἀγκυρώσεως, ἤ τήν ἐλάττωση τῆς κανονικῆς παραμορφώσεως τῆς δομῆς.

5.2.2. Ἕνας μηχανισμός σταθεροποιήσεως θεωρεῖται ἱκανοποιητικός ὅταν δέν ἀσκεῖ καμία δράση σέ μία περιοχή πού ἐκτείνεται σέ ὅλο τό πλάτος τῆς δομῆς, καί τό ὄχημα ἤ ἡ δομή μπλοκάρεται ἤ σταθεροποιεῖται ἔμπροσθεν σέ ἀπόσταση τουλάχιστον 500 μμ ἀπό τήν ἀγκύρωση ἡ ὁποία δοκιμάζεται καί συγκρατεῖται ἤ σταθεροποιεῖται ὄπισθεν σέ ἀπόσταση τουλάχιστον 300 μμ ἀπό τήν ἀγκύρωση αὐτή.

5.2.3. Συνιστᾶται νά τοποθετηθεῖ ἡ δομή σέ ὑποστηρίγματα διαταγμένα περίπου κάτω ἀπό τούς ἄξονες τῶν τροχῶν ἤ, ἄν αὐτό δέν εἶναι δυνατόν, κάτω ἀπό τά σημεῖα στερεώσεως τῆς ἀναρτήσεως.

5.3. **Γενικές μέθοδοι δοκιμῶν**

5.3.1. Ὅλες οἱ ἀγκυρώσεις τῆς ἰδίας ὁμάδος καθισμάτων πρέπει νά δοκιμάζονται συγχρόνως.

5.3.2. Ἡ δύναμη ἕλξεως πρέπει νά ἐφαρμόζεται πρός τά ἐμπρός ὑπό γωνία 10 + 5 μοιρῶν ἄνω τῆς ὁριζοντίου ἐπί ἑνός ἐπιπέδου παραλλήλου πρός τό διάμηκες στό μέσο τοῦ ὀχήματος ἐπίπεδο.

5.3.3. Ἡ θέση ὑπό φορτίο πρέπει νά διενεργεῖται σέ ὅσο τό δυνατόν μικρότερο χρονικό διάστημα. Οἱ ἀγκυρώσεις πρέπει νά ἀντέχουν τό ἐξειδικευόμενο φορτίο τουλάχιστον ἐπί 0,2 δευτερόλεπτα.

5.3.4. Οἱ μηχανισμοί ἕλξεως οἱ ὁποῖοι θά χρησιμοποιηθοῦν στίς δοκιμές οἱ ὁποῖες περιγράφονται στό σημεῖο 5.4 ἀπεικονίζονται στό παράρτημα IV.

5.3.5. Οἱ ἀγκυρώσεις τῶν θέσεων πού ἔχουν ἄνω ἀγκυρώσεις πρέπει νά ὑποβληθοῦν σέ δοκιμές ὑπό τίς ἀκόλουθες συνθῆκες:

5.3.5.1. Ἐμπρόσθιες πλευρικές θέσεις:

Οἱ ἀγκυρώσεις πρέπει νά ὑποβληθοῦν στή δοκιμή πού προδιαγράφεται στό σημεῖο 5.4.1, κατά τήν ὁποία οἱ δυνάμεις μεταδίδονται σ' αὐτές διά μέσου ἑνός μηχανισμοῦ ὁ ὁποῖος ἀναπαράγει τή γεωμετρία μιᾶς ζώνης ἀσφαλείας τριῶν σημείων καί πού περιλαμβάνει ἕνα συσπειρωτήρα μέ ἄξονα μεταδόσεως ἤ ἕναν ὁδηγό ἱμάντος στήν ἄνω ἀγκύρωση.

5.3.5.1.1. Ἄν ὁ συσπειρωτήρας δέν εἶναι στερεωμένος στήν προδιαγραφόμενη κάτω ἐξωτερική ἀγκύρωση ἤ ἄν εἶναι στερεωμένος στήν ἄνω ἀγκύρωση, οἱ κάτω ἀγκυρώσεις πρέπει ἐπίσης νά ὑποβληθοῦν στή δοκιμή πού προδιαγράφεται στό σημεῖο 5.4.3.

5.3.5.1.2. Στήν περίπτωση πού προβλέπει τό σημεῖο 5.3.5.1.1, οἱ προδιαγραφόμενες στά σημεῖα 5.4.1 καί 5.4.3 δοκιμές δύνανται νά διενεργηθοῦν ἐπί δύο διαφορετικῶν δομῶν μέ αἴτηση τοῦ κατασκευαστῆ.

5.3.5.2. Ὀπίσθιες πλευρικές θέσεις καί ὅλες οἱ κεντρικές θέσεις:

Οἱ ἀγκυρώσεις ὑποβάλλονται στή δοκιμή πού προδιαγράφεται στό σημεῖο 5.4.2, κατά τήν ὁποία οἱ δυνάμεις μεταδίδονται σ' αὐτές διά μέσου ἑνός μηχανισμοῦ ὁ ὁποῖος ἀναπαράγει τή γεωμετρία μιᾶς ζώνης ἀσφαλείας τριῶν σημείων χωρίς συσπειρωτήρα, καί στή δοκιμή πού προδιαγράφεται στό σημεῖο 5.4.3 κατά τήν ὁποία οἱ δυνάμεις μεταδίδονται στίς δύο κάτω ἀγκυρώσεις διά μέσου ἑνός μηχανισμοῦ ὁ ὁποῖος ἀναπαριστᾶ τή γεωμετρία μιᾶς κάτω τοῦ ὑπογαστρίου ζώνης. Οἱ δύο δοκιμές δύνανται νά διενεργηθοῦν ἐπί δύο διαφορετικῶν δομῶν μέ αἴτηση τοῦ κατασκευαστῆ.

5.3.5.3. Κατά παρέκκλιση τῶν προδιαγραφῶν τῶν σημείων 5.3.5.1 καί 5.3.5.2, ὅταν ἕνας κατασκευαστής παραδίδει τό ὄχημά του μέ ἐγκατεστημένες ζῶνες ἀσφαλείας οἱ ὁποῖες περιλαμβάνουν συσπειρωτῆρες, οἱ ἀντίστοιχες ἀγκυρώσεις πρέπει νά ὑποβληθοῦν σέ δοκιμή κατά τή διάρκεια τῆς ὁποίας οἱ δυνάμεις μεταδίδονται σ' αὐτές διά μέσου ἑνός μηχανισμοῦ ὁ ὁποῖος ἀναπαράγει τή γεωμετρία τῶν ζωνῶν ἀσφαλείας γιά τίς ὁποῖες πρέπει νά ἐγκριθοῦν οἱ ἀγκυρώσεις.

5.3.6. Όταν οἱ ὀπίσθιες πλευρικές θέσεις καί οἱ κεντρικές θέσεις δέν διαθέτουν ἄνω ἀγκυρώσεις, οἱ κάτω ἀγκυρώσεις πρέπει νά ὑποβληθοῦν στή δοκιμή ἡ ὁποία προδιαγράφεται στό σημεῖο 5.4.3, κατά τήν ὁποία οἱ δυνάμεις μεταδίδονται σ' αὐτές διά μέσου ἑνός μηχανισμοῦ ὁ ὁποῖος ἀναπαράγει τή γεωμετρία μιᾶς κάτω τοῦ ὑπογαστρίου ζώνης.

5.3.7. Ἄν τό ὄχημα ἔχει σχεδιασθεῖ γιά νά δέχεται ἄλλους μηχανισμούς οἱ ὁποῖοι ἐμποδίζουν τούς ἱμάντες νά συνδεθοῦν κατευθεῖαν στίς ἀγκυρώσεις χωρίς παρέμβαση κυλίνδρων κλπ., ἤ οἱ ὁποῖοι ἀπαιτοῦν ἀγκυρώσεις ἐπιπλέον αὐτῶν οἱ ὁποῖες ἀναφέρονται στό σημεῖο 4.3, ἡ ζώνη ἀσφαλείας ἤ ἕνα σύστημα καλωδίων, κυλίνδρων κλπ., ἀντιπροσωπευτικό τῶν ἐξαρτημάτων τῆς ζώνης ἀσφαλείας, θά συνδεθεῖ μέ ἕναν τέτοιο μηχανισμό στίς ἀγκυρώσεις ἐντός τοῦ ὀχήματος, καί αὐτές θά ὑποβληθοῦν στίς δοκιμές συμφώνως πρός τό σημεῖο 5.4, ἀναλόγως μέ τήν περίπτωση.

5.3.8. Εἶναι δυνατόν νά χρησιμοποιηθεῖ μέθοδος δοκιμῆς ἄλλη ἀπό αὐτές πού προδιαγράφονται στό σημεῖο 5.3, ἀλλά στήν περίπτωση αὐτή πρέπει νά ἀποδειχθεῖ ἡ ἰσοδυναμία της.

5.4. **Εἰδικές μέθοδοι δοκιμῶν**

5.4.1. *Δοκιμή στό εἶδος ζωνῶν ἀσφαλείας τριῶν σημείων τά ὁποῖα περιλαμβάνουν ἕνα συσπειρωτήρα μέ ἄξονα μεταδόσεως ἐπί τοῦ ὀρθοστάτου στερεωμένον στή ἄνω ἀγκύρωση*

5.4.1.1. Μία τροχαλία ἤ ἄξονας μεταδόσεως καλωδίου ἤ ἱμάντος εἰδικά προσαρμοσμένος γιά νά μεταδίδει τίς δυνάμεις οἱ ὁποῖες προέρχονται ἀπό τόν μηχανισμό ἕλξεως, ἤ ὁ ἄξονας μεταδόσεως πού παρέχει ὁ κατασκευαστής, τοποθετεῖται στήν ἄνω ἀγκύρωση.

5.4.1.2. Ἕνα φορτίο δοκιμῆς τῶν 1 350 daN ± 20 daN ἐφαρμόζεται σέ ἕνα μηχανισμό ἕλξεως (βλέπε παράρτημα IV εἰκόνα 2) συνδεδεμένον στίς ἀγκυρώσεις τῆς αὐτῆς ζώνης, διά μέσου ἑνός μηχανισμοῦ πού ἀναπαράγει τή γεωμετρία τοῦ ἱμάντα πού εὑρίσκεται στό ἄνω μέρος τοῦ κορμοῦ.

5.4.1.3. Συγχρόνως μία δύναμη ἕλξεως τῶν 1 350 daN ± 20 daN ἐφαρμόζεται σέ ἕνα μηχανισμό ἕλξεως (βλέπε παράρτημα IV εἰκόνα 1) συνδεδεμένον στίς δύο κάτω ἀγκυρώσεις.

5.4.2. *Δοκιμή στό εἶδος ζωνῶν ἀσφαλείας τριῶν σημείων χωρίς ἤ μέ συσπειρωτήρα στήν ἄνω ἀγκύρωση*

5.4.2.1. Ἕνα φορτίο δοκιμῆς 1 350 daN ± 20 daN ἐφαρμόζεται σέ ἕνα μηχανισμό ἕλξεως (βλέπε παράρτημα IV εἰκόνα 2) συνδεδεμένον μέ τήν ἄνω ἀγκύρωση καί μέ τήν κάτω ἀγκύρωση τῆς ἴδιας ζώνης τήν εὑρισκόμενη στήν ἀντίθετη πλευρά, διά τῆς χρησιμοποιήσεως, ἄν τόν προμηθεύει ὁ κατασκευαστής, ἑνός συσπειρωτῆρος στερεωμένου στήν ἄνω ἀγκύρωση.

5.4.2.2. Συγχρόνως μία δύναμη 1 350 daN ± 20 daN σέ ἕνα μηχανισμό ἕλξεως (βλέπε παράρτημα IV εἰκόνα 1) συνδεδεμένον στίς δύο κάτω ἀγκυρώσεις.

5.4.3. *Δοκιμή στό εἶδος τῶν κάτω τοῦ ὑπογαστρίου ζωνῶν ἀσφαλείας*

Ἐφαρμόζεται ἕνα φορτίο δοκιμῆς 2 225 daN ± 20 daN σέ ἕνα μηχανισμό ἕλξεως (βλέπε παράρτημα IV εἰκόνα 1) συνδεδεμένον στίς δύο κάτω ἀγκυρώσεις.

5.4.4. Δοκιμή γιά ἀγκυρώσεις διευθετημένες ἐξ ὁλοκλήρου μέσα στή δομή τοῦ καθίσματος ἤ κατανεμημένες μεταξύ τῆς δομῆς τοῦ ὀχήματος καί αὐτῆς τοῦ καθίσματος.

5.4.4.1. Ἐκτελοῦνται, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, οἱ δοκιμές οἱ ὁποῖες προσδιορίζονται στά σημεῖα 5.4.1, 5.4.2 καί 5.4.3 προσθέτοντας, γιά κάθε κάθισμα καί κάθε ὁμάδα καθισμάτων τή συμπληρωματική δύναμη πού ὑποδεικνύεται πιό κάτω.

5.4.4.2. Ἐπιπλέον τῶν δυνάμεων πού ὑποδεικνύονται στά σημεῖα 5.4.1, 5.4.2 καί 5.4.3, ἐφαρμόζεται ἐπί τῆς δομῆς τοῦ καθίσματος μία διαμήκης καί ὁριζόντια δύναμη διερχόμενη ἀπό τό κέντρο βάρους τοῦ καθίσματος καί ἴση μέ 20 φορές τό βάρος τοῦ πλήρους καθίσματος.

5.5. **Ἀποτελέσματα τῶν δοκιμῶν**

5.5.1. Ὅλες οἱ ἀγκυρώσεις πρέπει νά δύνανται νά ἀντέξουν στή δοκιμή ἡ ὁποία προβλέπεται στά σημεῖα 5.3 καί 5.4. Μία μόνιμη παραμόρφωση δύναται νά γίνη δεκτή, περιλαμβανόμενης καί τῆς μερικῆς θραύσεως μιᾶς ἀγκυρώσεως ἤ τῆς περιοχῆς πού τήν περιβάλλει, ὑπό τόν ὅρο ὅτι ἡ προδιαγραφόμενη δύναμη συγκρατεῖται κατά τήν προβλεπόμενη χρονική διάρκεια. Κατά τή διάρκεια τῆς δοκιμῆς οἱ ἐλάχιστες ἀποστάσεις γιά τίς κάτω πραγματικές ἀγκυρώσεις γιά τίς ὁποῖες ἐπιλαμβάνεται τό σημεῖο 4.4.3.3 καί οἱ ἀπαιτήσεις οἱ ὁποῖες ἀναφέρονται στά σημεῖα 4.4.4.6 καί 4.4.4.7 γιά τίς ἄνω πραγματικές ἀγκυρώσεις πρέπει νά εἶναι σεβαστές.

5.5.2. Σέ ένα όχημα μέ δύο πόρτες τά συστήματα μετατοπίσεως καί ἀσφαλίσεως πού ἐπιτρέπουν στούς ἐπιβάτες τῶν πίσω καθισμάτων νά βγοῦν ἀπό τό ὄχημα πρέπει ἐπίσης νά μποροῦν νά ἐνεργοποιηθοῦν διά τῆς χειρός μετά τήν παύση τῆς δυνάμεως ἕλξεως.

5.5.3. Μετά τίς δοκιμές καταγράφονται ὅλες οἱ φθορές τῶν ἀγκυρώσεων καί τῶν δομῶν οἱ ὁποῖες συνεκράτησαν τό φορτίο κατά τίς δοκιμές.

6. ΠΙΣΤΟΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

6.1. Γιά νά ἐξακριβωθεῖ ἡ πιστότης τοῦ ἐγκεκριμένου τύπου, διενεργεῖται ἐπαρκής ἀριθμός ἐλέγχων διά δειγματοληψίας στά ὀχήματα σειρᾶς.

6.2. Κατά κανόνα οἱ ἐξακριβώσεις αὐτές περιορίζονται σέ μετρήσεις τῶν διαστάσεων. Πάντως, ἄν αὐτό κριθεῖ ἀναγκαῖο, τά ὀχήματα ὑποβάλλονται σέ δοκιμές συμφώνως μέ τίς προδιαγραφές τοῦ σημείου 5.

7. ΟΔΗΓΙΕΣ

Γιά κάθε ὄχημα σύμφωνο πρός τόν τύπο ὁ ὁποῖος ἔχει ἐγκριθεῖ, ὁ κατασκευαστής πρέπει νά ὑποδεικνύει μέ σαφή τρόπο στίς ὁδηγίες χρήσεως τοῦ ὀχήματος:

- τή θέση τῶν στηριγμάτων,
- τούς τύπους ζώνης γιά τούς ὁποίους προβλέπονται οἱ ἀγκυρώσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Ἔνδειξη τῆς διοικήσεως

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ ΕΝΟΣ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΑΓΚΥΡΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΖΩΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

(Ἄρθρο 4 παράγραφος 2 καί ἄρθρο 10 τῆς ὁδηγίας τοῦ Συμβουλίου τῆς 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν μελῶν πού ἀφοροῦν τήν ἔγκριση τῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα καί τῶν ρυμουλκουμένων τους)

Ἀριθμός ἐγκρίσεως ΕΟΚ ....

1. Βιομηχανικό ἤ ἐμπορικό σῆμα τοῦ ὀχήματος μέ κινητήρα ....
2. Τύπος τοῦ ὀχήματος ....
3. Ὀνοματεπώνυμο καί διεύθυνση τοῦ κατασκευαστῆ
   ....
4. Ὀνοματεπώνυμο καί διεύθυνση τοῦ τυχόν ἐντολοδόχου του ....
   ....
5. Χαρακτηρισμός τῶν τύπων ζώνης πού ἐπιτρέπεται νά στερεωθοῦν στίς ἀγκυρώσεις πού διαθέτει τό ὄχημα: ....

			Στερεωμένη άγκύρωση(1)	
			στή δομή τοῦ όχήματος	στή δομή τοῦ καθίσματος
ΕΜΠΡΟΣ	Δεξιό κάθισμα	κάτω άγκυρώσεις: έξωτερική		
		κάτω άγκυρώσεις: έσωτερική		
		άνω άγκύρωση		
	Κεντρικό κάθισμα	κάτω άγκυρώσεις: δεξιά		
		κάτω άγκυρώσεις: άριστερά		
		άνω άγκύρωση		
	Άριστερό κάθισμα	κάτω άγκυρώσεις: έξωτερική		
		κάτω άγκυρώσεις: έσωτερική		
		άνω άγκύρωση		
ΠΙΣΩ	Δεξιό κάθισμα	κάτω άγκυρώσεις: έξωτερική		
		κάτω άγκυρώσεις: έσωτερική		
		άνω άγκύρωση		
	Κεντρικό κάθισμα	κάτω άγκυρώσεις: δεξιά		
		κάτω άγκυρώσεις: άριστερά		
		άνω άγκύρωση		
	Άριστερό κάθισμα	κάτω άγκυρώσεις: έξωτερική		
		κάτω άγκυρώσεις: έσωτερική		
		άνω άγκύρωση		

Παρατηρήσεις: ....

6. Περιγραφή τῶν καθισμάτων (2) ....

7. Περιγραφή τῶν συστημάτων ρυθμίσεως, μετατοπίσεως καί άσφαλίσεως τοῦ καθίσματος ή τῶν τμημάτων τους (2) ....

8. Περιγραφή τῆς άγκυρώσεως τοῦ καθίσματος (2) ....

9. Περιγραφή τοῦ είδικοῦ τύπου ζώνης πού άπαιτεῖται στήν περίπτωση άγκυρώσεως στερεωμένης στό έρεισίνωτο τοῦ καθίσματος, ή πού περιλαμβάνει μηχανισμό άπορροφήσεως ένεργείας ....

10. Άριθμός τοῦ πρακτικοῦ πού έχορηγήθη άπό τήν ύπηρεσία αύτή ....

11. Ή έπικύρωση έχορηγήθη/άπερρίφθη (3) ....

12. Τόπος ....

13. Ήμερομηνία ....

14. Ύπογραφή ....

15. Έπισυνάπτονται τά άκόλουθα έγγραφα, τά όποῖα φέρουν τόν άριθμό έγκρίσεως πού άναφέρεται άνωτέρω:

...... σχέδια, τεχνικές περιγραφές τῶν άγκυρώσεων καί τῆς δομῆς τοῦ όχήματος, πού περιλαμβάνουν φωτογραφίες άν είναι άναγκαῖο.

...... σχέδια, τεχνικές περιγραφές τῶν καθισμάτων, τῶν άγκυρώσεών τους στό όχημα καί τῶν συστημάτων ρυθμίσεώς τους, μετατοπίσεως καί άσφαλίσεώς τους, πού περιλαμβάνουν φωτογραφίες, άν είναι άναγκαῖο.

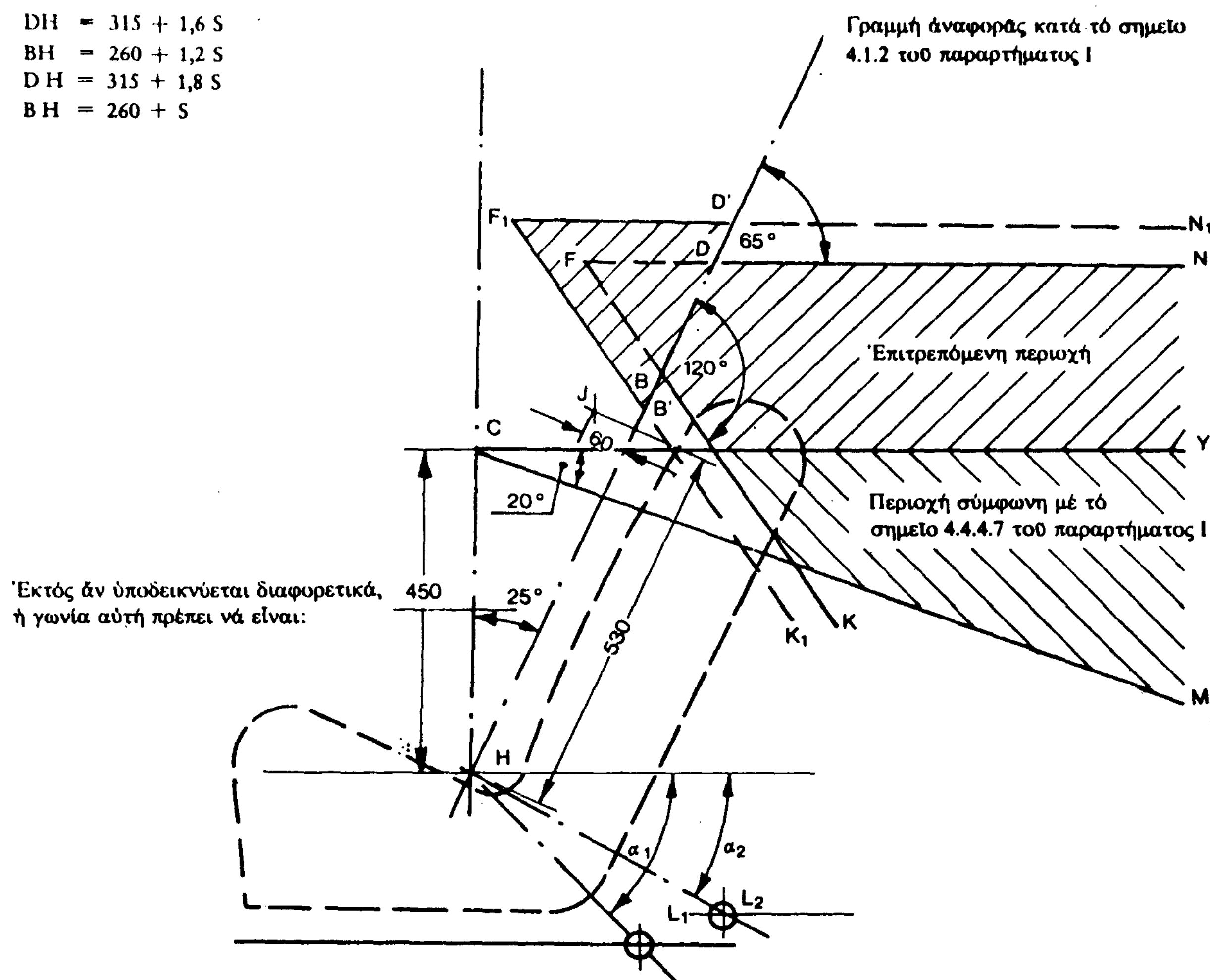
---

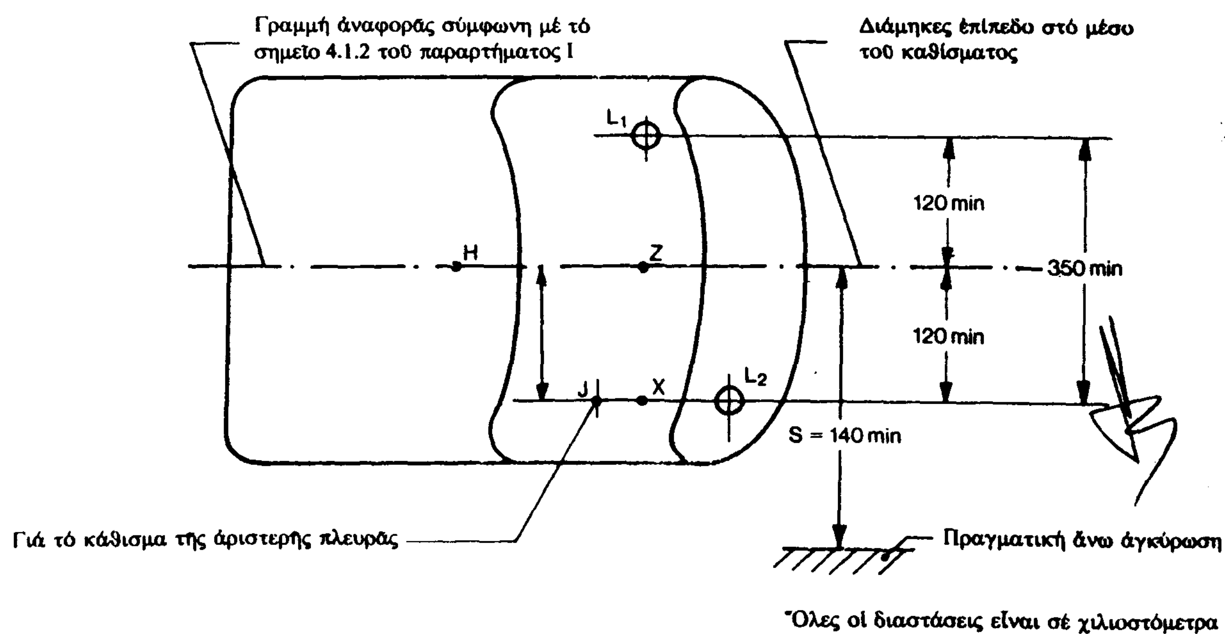
(1) Έγγράψατε στήν κατάλληλη θέση τό ή τά άκόλουθα γράμματα:
«A» γιά ζώνη τριῶν σημείων περιλαμβανόμενης τῆς περιπτώσεως όπου ένας συσπειρωτήρας είναι κατευθεῖαν συνδεδεμένος στήν άγκύρωση χωρίς όδηγό ίμάντος στήν άνω άγκύρωση.
«B» γιά κάτω τοῦ ύπογαστρίου ζώνη.
«S» γιά είδικούς τύπους ζωνῶν. Στήν περίπτωση αύτή προσδιορίσατε τή φύση τῶν τύπων αύτῶν στίς «Παρατηρήσεις»
«Ar», «Br» ή «Sr» γιά ζώνη πού περιλαμβάνει συσπειρωτήρα άκολουθούμενον άπό όδηγό ίμάντος.
«Ae», «Be» ή «Se» γιά ζώνη έφοδιασμένη μέ μηχανισμό άπορροφήσεως ένεργείας.
«Are», «Bre» ή «Sre» γιά ζώνη έφοδιασμένη μέ συσπειρωτήρα άκολουθούμενον άπό όδηγό ίμάντος καί μηχανισμό άπορροφήσεως ένεργείας σέ μία τουλάχιστον άγκύρωση.

(2) Μόνο άν ή άγκύρωση εύρίσκεται έπί τοῦ καθίσματος ή άν ό ίμάντας τῆς ζώνης στηρίζεται στό κάθισμα.
(3) Διαγράψατε τήν περιττή ένδειξη.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΘΕΣΕΩΣ ΤΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΩΝ ΑΓΚΥΡΩΣΕΩΝ



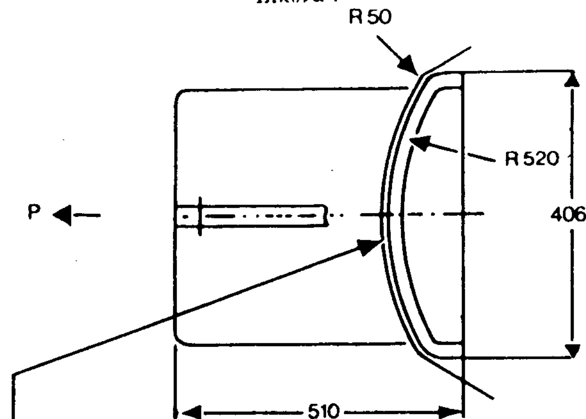


Ὅλες οἱ διαστάσεις εἶναι σέ χιλιοστόμετρα

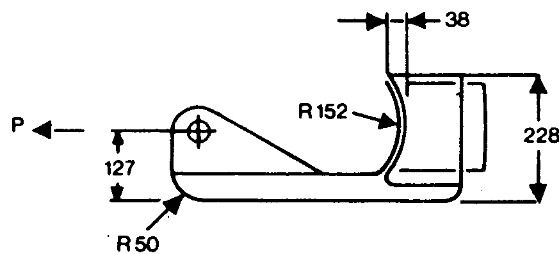
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΕΛΞΕΩΣ

Εικόνα 1

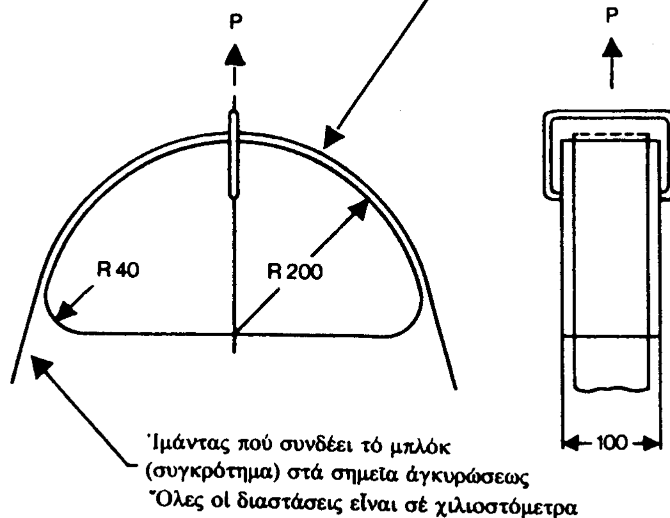


Ἀφρῶδες ὑλικό καλυμμένο μέ ὕφασμα πάχους 25



Εἰκόνα 2

Ἀφρῶδες ὑλικό, καλυμμένο μέ ὕφασμα πάχους 25



Ἱμάντας πού συνδέει τό μπλόκ (συγκρότημα) στά σημεῖα ἀγκυρώσεως

Ὅλες οἱ διαστάσεις εἶναι σέ χιλιοστόμετρα

Άρθρο 6

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

Στον Υπουργό Συγκοινωνιών αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος.

Αθήνα, 31 Δεκεμβρίου 1983

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ — ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΓΕΡΑΣ. ΑΡΣΕΝΗΣ — **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ**

(2)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΚΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 531

Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της Οδηγίας 76/114/ΕΟΚ της 18ης/12/1975 " περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών που αφορούν στις βάσει κανονιστικών πράξεων πινακίδες και επιγραφές, όπως και στις θέσεις τους και στους τρόπους εναποθέσεώς τους όσον αφορά στα οχήματα με κινητήρα και τα ρυμουλκούμενά τους", όπως τροποποιήθηκε με την 78/507/ΕΟΚ της 19ης/5/1978 οδηγία του ίδιου Συμβουλίου.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

'Εχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 4 του Ν.1338/83 " εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου " (ΦΕΚ 34/τ.Α/17.3.83), σε συνδυασμό με εκείνες του άρθρου 2 του Ν.945/1979 (ΦΕΚ 170/Α/79).

2. Τις διατάξεις του άρθρου 3 του Ν.1104/80 " περί εκπροσωπήσεως της Ελλάδος στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες, ιδρύσεως Διπλωματικών και Προξενικών Αρχών και ρυθμίσεως άλλων συναφών οργανωτικών θεμάτων " (ΦΕΚ 298/τ.Α/29.12.80) σε συνδυασμό με την παράγραφο 1 του άρθρου 3 του Π.Δ.574 /1982 "Ανακατανομή των αρμοδιοτήτων των Υπουργείων " (ΦΕΚ 104/τ.Α/30.8.82).

3. Την 762/1983 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας μετά από πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Συγκοινωνιών, αποφασίζουμε:

'Αρθρο 1

Το διάταγμα αυτό, αποσκοπεί στη συμμόρφωση προς τις διατάξεις της 76/114/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 18ης Δεκεμβρίου 1975 που έχει δημοσιευθεί στην Ελληνική γλώσσα στην επίσημη εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Ειδική έκδοση της 31 Δεκεμβρίου 1980, κατηγορία 13, Βιομηχανική πολιτική, τόμος 003 , σελίδα 144), όπως αυτή τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με την 78/507/ΕΟΚ οδηγία της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 19ης Μαΐου 1978, που έχει δημοσιευθεί στην Ελληνική γλώσσα στην επίσημη εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ειδική έκδοση της 31 Δεκεμβρίου 1980, κατηγορία 13, Βιομηχανική Πολιτική, τόμος 007, σελίδα 120).

'Αρθρο 2

1. Ως οχήματα για την εφαρμογή του παρόντος, νοούνται τα οχήματα με κινητήρα που προορίζονται να κυκλοφορούν επί των οδών, με ή χωρίς αμάξωμα, έχουν τέσσερις (4) τουλάχιστον τροχούς και μέγιστη από κατασκευής ταχύτητα που υπερβαίνει τα είκοσι πέντε (25) χιλιόμετρα την ώρα, καθώς και τα ρυμουλκούμενά τους.

2. Δεν υπάγονται στις διατάξεις του παρόντος, τα οχήματα που κινούνται σε σιδηροτροχιές, οι ελκυστήρες και τα γεωργικά μηχανήματα καθώς και τα μηχανήματα δημοσίων έργων.

'Αρθρο 3

1. Από την έναρξη της ισχύος του παρόντος δεν επιτρέπεται
η άρνηση χορήγησης έγκρισης σύμφωνα με το άρθρο 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με το ν.614/1977 (ΦΕΚ 167/Α/1977) ή
έγκρισης ΕΟΚ οχημάτων που υπάγονται στις διατάξεις του διατάγματος
αυτού, για λόγους αναφερομένους στις βάσει κανονιστικών πράξεων
πινακίδες και επιγραφές, καθώς και στις θέσεις τους και τους τρόπους εναποθέσεώς τους, εφόσον αυτές ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές του παραρτήματος του διατάγματος αυτού.

2. Επίσης δεν επιτρέπεται η άρνηση χορήγησης του προβλεπόμενου στο άρθρο 12 παρ. 1 του Προεδρικού Διατάγματος 431/83 που έχει τίτλο "προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της 70/156/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 6ης Φεβρουαρίου 1970 "περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών-μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους " όπως τροποποιήθηκε με τις 78/315/ΕΟΚ της 21 Δεκεμβρίου 1977, 78/547/ΕΟΚ της 12 Ιουνίου 1978 και 80/1267/ΕΟΚ της 16 Δεκεμβρίου 1980 οδηγίες του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων "(ΦΕΚ 160/Α/1983)" δελτίου έγκρισης ΕΟΚ καθώς και η απαγόρευση της πώλησης ή της θέσης σε κυκλοφορία κατά το άρθρο 88 του ΚΟΚ ή χρήσεως οχημάτων για λόγους αναφερομένους στις βάσει κανονιστικών Πράξεων πινακίδες και επιγραφές τους ή τις θέσεις και τους τρόπους εναποθέσεώς τους εφόσον αυτές ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές του παραρτήματος του διατάγματος αυτού.

3. Οι αρμόδιες αρχές του Υπουργείου Συγκοινωνιών οφείλουν να αρνούνται να χορηγήσουν έγκριση κυκλοφορίας στην Ελλάδα, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, οχημάτων των οποίων οι βάσει κανονιστικών πράξεων πινακίδες και επιγραφές ή οι θέσεις και οι τρόποι εναποθέσεώς τους δεν ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές που προβλέπονται στο παράρτημα του διατάγματος αυτού.

4. Δεν επιτρέπεται πάντως σε καμμία περίπτωση η έκδοση του δελτίου εγκρίσεως ΕΟΚ το οποίο αναφέρεται στην παράγραφο 2 του άρθρου αυτού, όταν οι βάσει κανονιστικών πράξεων πινακίδες και επιγραφές του τύπου του οχήματος για το οποίο ζητείται έγκριση ΕΟΚ , ή οι θέσεις τους και οι τρόποι εναποθέσεώς τους, δεν ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές του παραρτήματος του διατάγματος αυτού.

'Αρθρο 4

Το παράρτημα που αναφέρεται στα προηγούμενα άρθρα είναι το παράρτημα της οδηγίας 76/114/ΕΟΚ όπως αυτό τροποποιήθηκε από το παράρτημα της οδηγίας 78/507/ΕΟΚ το οποίο προσαρτάται στο παρόν Προεδρικό Διάταγμα ως αναπόσπαστο μέρος αυτού και του οποίου το κείμενο έχει ως ακολούθως:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. ΓΕΝΙΚΟΤΗΤΕΣ

1.1. Κάθε ὄχημα πρέπει νά διαθέτει μία πινακίδα καί ἐπιγραφές ὅπως περιγράφονται ἀκολούθως. Ἡ πινακίδα αὐτή καί οἱ ἐπιγραφές αὐτές ἐναποτίθενται μέ τή φροντίδα τοῦ κατασκευαστῆ ἤ τοῦ ἐντολοδόχου του.

2. ΠΙΝΑΚΙΔΑ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ

2.1. Ἡ πινακίδα τοῦ κατασκευαστῆ τῆς ὁποίας τό ὑπόδειγμα παρουσιάζεται στό συμπληρωματικό τοῦ παρόντος παραρτήματος πρέπει νά εἶναι σταθερά στερεωμένη σέ ἕνα σημεῖο ὁρατό καί εὐπρόσιτο ἐπάνω σέ ἕνα ἐξάρτημα τό ὁποῖο κανονικῶς δέν ἐπιδέχεται ἀντικατάσταση κατά τή διάρκεια τῆς χρήσεως. Πρέπει νά εἶναι εὐανάγνωστη καί νά φέρει τίς ἀκόλουθες ἀνεξίτηλες ἐνδείξεις ἀριθμημένες κατά τή σειρά:

2.1.1. Ὄνομα τοῦ κατασκευαστῆ.

2.1.2. Ἀριθμό ἐγκρίσεως ΕΟΚ([1]).

Ὁ ἀριθμός ἀποτελεῖται ἀπό τό γράμμα «e» μικρό ἀκολουθούμενο κατά σειρά ἀπό τόν ἀριθμό ἤ τά διακριτικά γράμματα τοῦ κράτους τό ὁποῖο παρεχώρησε τήν ἔγκριση ΕΟΚ (1 γιά τή Γερμανία, 2 γιά τή Γαλλία, 3 γιά τήν Ἰταλία, 4 γιά τίς Κάτω Χῶρες, 6 γιά τό Βέλγιο, 11 γιά τό Ἡνωμένο Βασίλειο, 12 γιά τό Λουξεμβοῦργο, 18 γιά τή Δανία καί IRL γιά τήν Ἰρλανδία) καί ἀπό τόν ἀριθμό ἐγκρίσεως ὁ ὁποῖος ἀντιστοιχεῖ στόν ἀριθμό τοῦ δελτίου ἐγκρίσεως ὁ ὁποῖος συνετάγη γιά τόν τύπο τοῦ ὀχήματος.

Μεταξύ τοῦ γράμματος «e» καί τοῦ ἀριθμοῦ ἤ τῶν γραμμάτων τῶν διακριτικῶν τῆς χώρας ἡ ὁποία παρεχώρησε τήν ἔγκριση ΕΟΚ τίθεται ἕνας ἀστερίσκος ὅπως καί μεταξύ τοῦ ἀριθμοῦ αὐτοῦ ἤ τῶν γραμμάτων αὐτῶν καί τοῦ ἀριθμοῦ ἐγκρίσεως.

2.1.3. Ἀριθμός ἀναγνωρίσεως τοῦ ὀχήματος.

2.1.4. Μέγιστη ἐπιτρεπόμενη μάζα τοῦ ὀχήματος μέ φορτίο.

2.1.5. Μέγιστη ἐπιτρεπόμενη μάζα τοῦ συνόλου μέ φορτίο σέ περίπτωση κατά τήν ὁποία τό ὄχημα χρησιμοποιεῖται ὡς ἑλκυστήρας.

2.1.6. Μέγιστη ἐπιτρεπόμενη μάζα γιά κάθε ἄξονα. Τά δεδομένα αὐτά ἀναφέρονται ἀρχίζοντας ἀπό τόν ἐμπρόσθιο ἄξονα καί τελειώνοντας στόν ὀπίσθιο.

2.1.7. Ἄν πρόκειται γιά ἡμιρυμουλκούμενο, ἡ μέγιστη ἐπιτρεπόμενη μάζα στό κάθισμα συζεύξεως.

2.1.8. Τά σημεῖα 2.1.4. ἕως 2.1.7. τίθενται σέ ἰσχύ 12 μῆνες μετά τήν υἱοθέτηση τῆς ὁδηγίας τοῦ Συμβουλίου περί τῶν μαζῶν καί τῶν διαστάσεων τῶν ὀχημάτων μέ κινητῆρα καί τῶν ρυμουλκουμένων τους. Πάντως μέχρι ἐκείνη τή στιγμή, ἕνα Κράτος μέλος δύναται νά ἀπαιτήσει τήν ἀναφορά στή πινακίδα κάθε ὀχήματος πού τίθεται σέ κυκλοφορία στό ἔδαφός του τῶν μεγίστων μαζῶν τῶν ἐπιτρεπομένων ἀπό τήν ἐθνική του νομοθεσία.

Ἄν οἱ τεχνικῶς ἀποδεκτές μάζες εἶναι ἀνώτερες ἀπό τίς μέγιστες ἐπιτρεπόμενες μάζες, τό Κράτος αὐτό δύναται νά ἀπαιτήσει ἐπίσης τήν ἀναφορά τους. Στήν περίπτωση αὐτή οἱ μάζες ἀναγράφονται σέ δύο στῆλες: στήν ἀριστερή στήλη ἀναγράφονται ἡ μέγιστη ἐπιτρεπόμενη μάζα καί στή δεξιά στήλη οἱ τεχνικῶς ἀποδεκτές μάζες.

2.2. Ὁ κατασκευαστής δύναται νά ἐναποθέσει τίς συμπληρωματικές ἐνδείξεις ἀπό κάτω ἤ παραπλεύρως τῶν προδιαγραφεισῶν ἐπιγραφῶν στό ἐξωτερικό ἑνός ἐμφανῶς σχηματισμένου ὀρθογωνίου τό ὁποῖο δέν περιλαμβάνει παρά τίς ἐνδείξεις οἱ ὁποῖες προδιαγράφονται στά σημεῖα 2.1.1. ἕως 2.1.8. (Βλέπε συμπληρωματικό τοῦ παρόντος παραρτήματος).

Σημείωση ([1]):

Ἄν ἕνας τύπος ὀχήματος δέν ἔχει ἀποτελέσει ἀντικείμενο ἐγκρίσεως ΕΟΚ καί συνεπῶς δέν ἔχει ἀριθμό ἐγκρίσεως ΕΟΚ, ἕνα Κράτος μέλος δύναται νά ἀπαιτήσει ὥστε νά ἐμφαίνεται ὁ ἀριθμός ἐγκρίσεως ἀπό ἐθνικῆς πλευρᾶς. Ἄν πρέπει νά ἐμφαίνεται ὁ ἀριθμός ἐγκρίσεως ἀπό ἐθνικῆς πλευρᾶς, ὁ κατασκευαστής δύναται νά τόν ἐπιθέσει εἴτε σέ πινακίδα διαφορετική ἀπό τήν πινακίδα τοῦ κατασκευαστῆ εἴτε στήν ἴδια πινακίδα τοῦ κατασκευαστῆ.»

3. ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Ὁ ἀριθμός ἀναγνωρίσεως τοῦ ὀχήματος ἀποτελεῖται ἀπό ἕνα συνδυασμό χαρακτήρων ὁ ὁποῖος προσδίδεται σέ κάθε ὄχημα ἀπό τόν κατασκευαστή. Ἔχει σκοπό νά ἐπιτρέψει - χωρίς νά εἶναι ἀναγκαία ἡ προσφυγή σέ ἄλλες ἐνδείξεις - τήν ἀποκλειστική ἀναγνώριση κάθε ὀχήματος διά μέσου τοῦ κατασκευαστή γιά μία περίοδο διαρκείας 30 ἐτῶν. Ὁ ἀριθμός ἀναγνωρίσεως πρέπει νά ἀνταποκρίνεται στίς ἀκόλουθες προδιαγραφές:

3.1. Πρέπει νά σημειώνεται στήν πινακίδα τοῦ κατασκευαστῆ, καθώς ἐπίσης καί στό ἀμάξωμα ἤ στό πλαίσιο ἤ σέ ἄλλη ἀνάλογη ὑποδομή.

3.1.1. Πρέπει νά ἀποτελεῖται ἀπό τρία μέρη.

3.1.1.1. Τό πρῶτο μέρος συνίσταται σέ ἕνα κωδικό παραχωρούμενο στόν κατασκευαστή τοῦ ὀχήματος ὥστε νά ἐπιτρέπεται ἡ ἀναγνώριση τοῦ κατασκευαστῆ. Ὁ κωδικός αὐτός ἀποτελεῖται ἀπό τρεῖς χαρακτῆρες (γράμματα ἤ ψηφία), χορηγούμενους ἀπό τίς ἁρμόδιες ἀρχές τῆς χώρας στήν ὁποία ὁ κατασκευαστής ἔχει τήν ἐμπορική ἕδρα του σέ συνεργασία μέ τό διεθνές γραφεῖο πού ἐνεργεῖ μέ ἄδεια τοῦ διεθνοῦς ὀργανισμοῦ τυποποιήσεως (ISO). Ὁ πρῶτος χαρακτήρας ὑποδηλοῖ μία γεωγραφική ζώνη, ὁ δεύτερος χαρακτήρας ὑποδηλοῖ μία χώρα στό ἐσωτερικό μιᾶς γεωγραφικῆς ζώνης, ὁ τρίτος χαρακτήρας ὑποδηλοῖ ἕναν ὁρισμένο κατασκευαστή.

Στήν περίπτωση κατά τήν ὁποία ὁ κατασκευαστής παράγει ὀλιγότερο ἀπό 500 ὀχήματα τό ἔτος, ὁ τρίτος χαρακτήρας εἶναι πάντοτε 9. Γιά τήν ἀναγνώριση τοῦ κατασκευαστῆ αὐτοῦ, ἡ προβλεπόμενη ἀνωτέρω ἀρχή χορηγεῖ ἐπίσης τούς τρίτο, τέταρτο καί πέμπτο χαρακτῆρες τοῦ τρίτου μέρους.

3.1.1.2. Τό δεύτερο μέρος ἀποτελεῖται ἀπό ἕξη χαρακτῆρες (γράμματα ἤ ψηφία) πού ἔχουν σάν σκοπό νά ὑποδείξουν τά γενικά χαρακτηριστικά τῶν ὀχημάτων. Ἄν ὁ κατασκευαστής δέν χρησιμοποιεῖ ἕναν ἤ περισσότερους ἀπό αὐτούς τούς χαρακτῆρες, τά μή χρησιμοποιούμενα διαστήματα πρέπει νά πληροῦνται ἀπό ἀλφαβητικούς ἤ ἀριθμητικούς χαρακτῆρες, ἡ ἐκλογή τῶν ὁποίων ἀφίεται στόν κατασκευαστή.

3.1.1.3. Τό τρίτο τμῆμα, ἀποτελούμενο ἀπό ὀκτώ χαρακτῆρες ἀπό τούς ὁποίους οἱ τέσσερεις τελευταῖοι εἶναι ὑποχρεωτικά ἀριθμητικοί, πρέπει νά ἐπιτρέπει, σέ συνδυασμό μέ τά ἄλλα δύο τμήματα, τήν ἀναγνώριση χωρίς ἀμφιβολία ἑνός ὁρισμένου ὀχήματος. Κάθε θέση πού δέν χρησιμοποιεῖται πρέπει νά πληροῦται μέ τό μηδέν γιά νά ἐπιτευχθεῖ ὁ ὁλικός ἀριθμός χαρακτήρων πού ἀπαιτεῖται.

3.1.2. Πρέπει, κατά τό μέτρο τοῦ δυνατοῦ, νά σημειοῦται ἐπί μιᾶς μόνο γραμμῆς.

Ἐξαιρετικά καί γιά τεχνικούς λόγους, εἶναι δυνατόν ἐπίσης νά σημειοῦται σέ δύο γραμμές. Στήν περίπτωση αὐτή, δέν ἐπιτρέπεται πάντως νά γίνονται διαχωρισμοί στό ἐσωτερικό ἑνός ὁποιουδήποτε ἐκ τῶν τριῶν μερῶν. Ἡ ἀρχή καί τό τέλος κάθε γραμμῆς πρέπει νά περιορίζονται ἀπό ἕνα σύμβολο πού δέν εἶναι οὔτε ἀραβικό ψηφίο οὔτε κεφαλαῖο λατινικό γράμμα καί τό ὁποῖο δέν εἶναι δυνατόν νά συγχέεται μέ τέτοιους χαρακτῆρες. Ἡ διάταξη αὐτή εἶναι δυνατόν νά μήν ἀκολουθεῖται στήν περίπτωση τῶν πινακίδων τοῦ κατασκευαστῆ, ὅταν ὁ ἀριθμός σημειοῦται ἐπί μιᾶς μόνον γραμμῆς. Ἡ παρεμβολή τοῦ συμβόλου στό ἐσωτερικό μιᾶς γραμμῆς μεταξύ τῶν τριῶν μερῶν (σημεῖο 3.1.1) εἶναι ἐπίσης ἐπιτρεπτή.

Δέν πρέπει νά ὑπάρχουν διαστήματα μεταξύ τῶν χαρακτήρων.

3.2. Ὁ ἀριθμός ἀναγνωρίσεως πρέπει ἐξ ἄλλου:

3.2.1. νά σημειώνεται στό ἀμάξωμα ἤ στό πλαίσιο ἤ σέ ἄλλη ἀνάλογη ὑποδομή, στό δεξιό ἥμισυ τοῦ ὀχήματος·

3.2.2. νά εἶναι τοποθετημένος σέ εὐανάγνωστο καί εὐπρόσιτο σημεῖο, μέ μία μέθοδο ὅπως ἡ σφυρηλάτηση ἤ ἡ διάτρηση κατά τρόπο ὥστε νά ἀποφεύγεται τό σβήσιμο ἤ ἡ ἀλλοίωση.

4. ΧΑΡΑΚΤΗΡΕΣ

4.1. Γιά ὅλες τίς ἐπιγραφές οἱ ὁποῖες προβλέπονται στό σημεῖο 2 καί 3, πρέπει νά χρησιμοποιοῦνται λατινικά γράμματα καί ἀραβικά ψηφία. Ἐπί πλέον τά λατινικά γράμματα τά ὁποῖα χρησιμοποιοῦνται γιά τίς ἐνδείξεις οἱ ὁποῖες προβλέπονται στά σημεῖα 2.1.1., 2.1.3. καί 3. πρέπει νά εἶναι κεφαλαῖα.

4.2. Γιά τίς ἐνδείξεις τοῦ ἀριθμοῦ ἀναγνωρίσεως τοῦ ὀχήματος:

4.2.1. ἡ χρήση τῶν γραμμάτων I, O καί Q ὅπως καί τῆς παύλας ἤ τῶν ἀστερίσκων ἤ ἄλλων εἰδικῶν συμβόλων ἐκτός τῶν συμβόλων πού ὁρίζονται στό σημεῖο 3.1.2. τελευταία παράγραφος, δέν ἐπιτρέπεται.

4.2.2. Τά γράμματα καί τά ψηφία πρέπει νά ἔχουν τά ἀκόλουθα ἐλάχιστα ὕψη:

4.2.2.1. 7 χιλιοστά γιά τούς χαρακτῆρες οἱ ὁποῖοι σημειώνονται ἀπ' εὐθείας ἐπάνω στό ἀμάξωμα ἤ στό πλαίσιο ἤ σέ ἄλλη ἀνάλογη ὑποδομή τοῦ ὀχήματος.

4.2.2.2. 4 χιλιοστά γιά τούς χαρακτῆρες οἱ ὁποῖοι σημειώνονται στή πινακίδα τοῦ κατασκευαστῆ.

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΠΙΝΑΚΙΔΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ

Τά κατωτέρω παραδείγματα δέν προδικάζουν τίς ἐνδείξεις πού θά ἀπεικονισθοῦν πραγματικά ἐπί τῶν πινακίδων κατασκευαστῆ. Δίδονται μόνο ἐνδεικτικά.

Παράδειγμα 1

STELLA FABBRICA AUTOMOBILI
e·3·1485
3 1 S K L M 3 A C 8 B 1 2 3 9 5 4
1 500 kg
2 500 kg
1—730 kg
2—810 kg

Παράδειγμα ἀναφερόμενο σέ ἕνα ὄχημα τῆς κατηγορίας M_1.

Οἱ προβλεπόμενες στό σημεῖο 2.2 συμπληρωματικές πληροφορίες δύνανται νά ἐναποτεθοῦν κάτω ἤ παραπλεύρως τῶν προδιαγραφεισῶν ἐνδείξεων. (Βλ. ὀρθογώνιο μέ διακεκομμένες γραμμές στό παράδειγμα ἀνωτέρω).

Παράδειγμα 2

MAYER KRAFTFAHRZEUGWERK
e·1·501
3 G T W O 1 8 0 0 9 B S 5 1 3 1 2
22 000 kg
38 000 kg
1—7 000 kg
2—8 000 kg
3—8 000 kg

Παράδειγμα ἀναφερόμενο σέ ἕνα ὄχημα τῆς κατηγορίας N_3.

Οἱ συμπληρωματικές πληροφορίες τοῦ σημείου 2.2 δύνανται νά ἐναποτεθοῦν κάτω ἤ παραπλεύρως τῶν προδιαγραφεισῶν ἐνδείξεων. (Βλ. ὀρθογώνιο μέ διακεκομμένη γραμμή στό ἀνωτέρω παράδειγμα).

Άρθρο 5

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Συγκοινωνιών αναθέτομεν την δημοσίευσιν και εκτέλεσιν του παρόντος.

Αθήνα, 31 Δεκεμβρίου 1983

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΓΕΡΑΣ. ΑΡΣΕΝΗΣ

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ